

# Herbst 2020

## Lokomotiven und Wagen



## FORMNEUHEIT V160



### Vorbild

Das DB-Diesellok-Typenprogramm der 1950er-Jahre wies zwischen der 1100 PS starken V100 und der zweimotorigen V200 eine Lücke auf, die die Bundesbahn ab 1960 mit der einmotorigen V160 füllte. Um die angestrebte maximale Achslast von nur 18,5 t zu erreichen, war konsequenter Leichtbau nötig. Neun der insgesamt zehn wegen der auffälligen Rundung der Stirnseiten nach der italienischen Filmschauspielerin Gina Lollobrigida liebevoll als Lollo bezeichneten Vorserien-Maschinen wurden ab August 1960 an die DB übergeben. Die zehnte erhielt eine kostengünstig zu fertigende kantige Stirn, die aber durch die Beibehaltung des Rahmens für ein wenig vorteilhaftes Aussehen sorgte. Die ab 1964 in Serie gebauten V160 besaßen dann einen durchgehenden Rahmen und prägen seither das Bild der DB-Streckendieselloks. Als Fahrmotor wählte man den Daimler-Benz-Typ MB 839 Bb (später MTU MB 16 V 652 TB). Das 1900 PS starke Sechzehn-Zylinder-Aggregat wies Turbolader und Ladeluftkühlung auf und beschleunigte die V160 auf 120 km/h. Da die Bundesbahn die Notwendigkeit einer Ausrüstung aller V160 mit Mehrfachtraktions- und Wendezugsteuerung nicht sah, wurden diese Einrichtungen nur in V160 026-035, 083-104, 130-169 und 185-199 eingebaut. Ihre ESU-Modelle dürfen Sie also beruhigt mit Wendezug über die Anlage schicken. Die V160 erwiesen sich vom Start weg als sehr zuverlässig und kamen vor Güter-, Personen- und sogar Schnellzügen zum Einsatz. Dabei mutete man den Vierachsern gerne auch die Beförderung von Personenzügen zu, für die die stärkere und schnellere V200 gedacht war. Im Güterverkehr mussten sich die Loks beispielsweise als Ersatz für ausgefallene Dampf-44 beweisen. Als 1977 die letzten der schweren Fünfkuppler bei der DB ausschieden und gleichzeitig neue 218 geliefert wurden, stockte man den Bestand der 216 im Ruhrgebiet auf und setzte die Loks verstärkt im Güterverkehr ein.

### Modell

- Neu konstruierter Rahmen und Gehäuse
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im Dach, geätzte Laufgitter
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Stahlfedern
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Gefederte Puffer
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbstständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum Loksound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer 216
- Sensorgesteuerte Kurvengeräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 184 mm

**31000**, Diesellok, H0, V160 130 DB, altrot, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



439,00 € UVP \*)

**31001**, Diesellok, H0, 216 100 DB, ozeanblau/beige, Ep IV, Sound + Rauch, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



439,00 € UVP \*)

**31002**, Diesellok, H0, 216 156 DB, altrot, Ep IV, Sound + Rauch, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



439,00 € UVP \*)

## BR218



### Vorbild

Die Baureihe 218 bildet den Höhepunkt der Entwicklung der DB-Diesellokfamilie V160, zu der auch die Loks der Reihen V160 (später 216), 215, 217 und 210 sowie das Einzelstück 219 001 gehören. Die ersten Serienloks der V160 wurden ab 1964 dem Betrieb übergeben. Da sich bereits abzeichnete, dass die V160 mit ihrer Leistung von 1900 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und des zur Heizung von Personenzügen eingebauten Dampfheizkessels oft bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gefordert wurde, erprobte die DB mit diversen Lokomotivfabriken Konzepte zur Leistungssteigerung. Den stärkeren Loks gemein war die 40 cm größere Gesamtlänge, durch die man Raum für einen Generator schuf. Da 1967 nur wenige Erfahrungen mit der elektrischen Zugheizung der V162 und der V169 vorlagen und ein neuer stärkerer Motor erprobt werden sollte, entwickelte Krupp die noch mit Dampfheizung ausgerüstete Baureihe 215, die einen neuen Zwölfzylindermotor MA 12 V 956 TB10 von MAN trug. Parallel entwickelte man die Baureihe 218, deren 1. und ein Teil der 2. Serie zunächst den gleichen Motor wie die 215 besaß, aber bereits ab Werk mit einem Generator für die elektrische Beheizung der Reisezüge ausgestattet war. 44 Loks der zweiten Serie erhielten den auf eine Leistung von 2800 PS eingestellten Dieselmotor MTU MA 12 V 956 TB11. Die ab 1971 gefertigten 398 Serienexemplare der 140 km/h schnellen 218 kommen auf allen nichtelektrifizierten Strecken der ehemaligen DB vor Reise- und Güterzügen zum Einsatz. Die jüngsten heute noch in Betrieb befindlichen 218 weisen bereits ein Alter von mehr als 40 Jahren auf und erfreuen trotzdem noch mit einer großen Zuverlässigkeit. Farblich stellt die in Purpurrot-Beige lackierte 218 217 ein Exot unter den DB-Dieselloks dar. Ursprünglich sollten mehrere Loks im TEE-Schema lackiert werden, um TEE-Züge farbrein über nicht elektrifizierte Hauptstrecken zu befördern. Da die DB aber zur Zeit der Ablieferung der Lok festgelegt hatte, das Farbschema Ozeanblau-Elfenbein flächendeckend über alle Zugarten einzuführen, entschied man sich, es bei dem Einzelstück zu belassen. Diese Lok erfreute sich ebenso großer Beliebtheit bei Fotografen, wie die zehnte 218, die ab 1984 in Reinorange-Kieselgrau lackiert wurden und die CityBahn-Züge zwischen Köln und Meinerzhagen beförderten. Zur Erinnerung an diese Zeit lackierte man 2012 die 218 137 nochmals in CityBahn-Farben.

### Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im Dach, geätzte Laufgitter
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Stahlfedern
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Gefederte Puffer
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbstständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum Loksound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer 218
- Sensorgesteuerte Kurvengeräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 188,5 mm

**31013**, Diesellok, H0, 218 196 DB, verkehrsrot, Ep VI, Sound + Rauch, DC/AC

**SYMBOLFOTO**



439,00 € UVP \*)

**31014**, Diesellok, H0, 218 137 Citybahn DB, orange/weiss, Ep IV, Sound + Rauch, DC/AC



439,00 € UVP \*)

**31015**, Diesellok, H0, 218 217 DB, TEE-Lackierung, Ep IV, Sound + Rauch, DC/AC



439,00 € UVP \*)

## FORMNEUHEIT Taschenwagen Sdggmrs



### Vorbild

Der als TWIN I bezeichnete Gelenkwagen war die Antwort des Waggonvermieters AAE auf die Frage nach größtmöglicher Flexibilität im kombinierten Ladungsverkehr. Die 34 m langen Wagen können 40- und 20-Fuß-Container, aber auch kranbare Sattelaufleger aufnehmen. Durch die besonders tief gezogenen Wannen eignen sich die Sechssachser im Gegensatz zu den Vorgängerbauarten sogar für die Beladung mit modernen Megatrailern. Zur Fixierung der Sattelaufleger weisen die Wagen an den Enden Stützböcke auf. Diese verbleiben am Wagen, auch wenn die nächste Tour mit Containern stattfindet. Die Stützbalken für den Containertransport sind ebenfalls stets an Bord und lagern bei Nicht-Gebrauch oberhalb des mittleren Drehgestells. Im Vergleich mit den scheibengebremsten Versionen weist der klotzgebremste Wagen eine um drei Tonnen höhere Zuladung auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt leer 120, beladen unabhängig von den Streckenklassen 100 km/h. Die Wagen kommen auch gemischt mit anderen Bauarten des Kombinierten Ladungsverkehrs zum Einsatz. Die Türen der Container lassen sich öffnen und geben den Blick auf den detaillierten Innenraum frei.

### Modell

- Weitgehende Metallbauweise
- Typ erstmals mit klotzgebremsten Y25-Drehgestellen
- Bügelkupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Zahlreiche separat angesetzte Teile
- Umfangreiche mehrfarbige Bedruckung
- Feinst detaillierte Container mit zu öffnenden Türen und Innendetaillierung
- Länge 391 mm



Container mit Innendetaillierung und zu öffnenden Türen

**36540**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 173-2, NL-AAEC Ep. VI,  
Beladung 2x Container 40 Fuß CAIU, DC

**FORMNEUHEIT**



89,90 € UVP \*)

**36541**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 176-5, NL-AAEC Ep. VI,  
Beladung 2x Container 40 Fuß MEDU, DC

**FORMNEUHEIT**



89,90 € UVP \*)

**36542**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 181-5, NL-AAEC Ep. VI,  
Beladung 2x Container 40 Fuß ONEU, DC

**FORMNEUHEIT**



89,90 € UVP \*)

**36543**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 203-7, NL-AAEC Ep. VI,  
Beladung 2x Container 40 Fuß OOLU, DC

**FORMNEUHEIT**



89,90 € UVP \*)

**36544**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 232-6, NL-AAEC Ep. VI,  
Beladung 2x Container 40 Fuß APHU, DC

**FORMNEUHEIT**



89,90 € UVP \*)

## n-Wagen »Silberling«



### Vorbild

Für den Einsatz im Nahverkehr aber auch zur Verstärkung von Schnellzügen beschaffte die Deutsche Bundesbahn DB zwischen 1959 und 1977 insgesamt mehr als 4800 Wagen in drei Grundrissformen: Reine 2. Klasse, 1. und 2. Klasse sowie Steuerwagen mit Gepäck- und 2.-Klasse-Großräumen. Der Wagenfamilie wurde der Gattungs-Buchstabe „n“ zugewiesen. Ein Prototypwagen besaß die für den Spitznamen „Silberlinge“ verantwortliche, nicht lackierte Außenhaut mit gebürstetem Pfauenaugenmuster. Der Verzicht auf eine Lackierung reduzierte das Gewicht um etwa zwei Tonnen. Die DB beschaffte 1969 insgesamt 180 Exemplare der Bauart Bnrzb724, die im Katastrophenfall einfach zu Lazarettwagen umgerüstet werden können. Markanter Unterschied zu den zuvor gefertigten Wagen ist der nahezu senkrechte Dachabschluss („Steildach“). Die ersten Steuerwagen besaßen am Führerstandsende eine Übergangsmöglichkeit zum nächsten Wagen, weshalb der Lokführer rechts des Ganges in einem zugigen kleinen Räumchen („Hasenkasten“) saß, das verschlossen wurde, wenn der Wagen in Zugmitte lief. Ab 1972 rüstete die DB zahlreiche Hasenkästen mit neuen, die komplette Wagenbreite einnehmende Führerständen aus. Nach dem Herstellerwerk des Prototyps nennt man die Kopfform „Karlsruher Kopf“. Um den Nahverkehr attraktiver zu gestalten, ließ die DB ab 1984 mehrere Garnituren innen modernisieren und außen in Kieselgrau-Orange lackieren und setzte sie mit passender 218 unter dem Produktnamen City-Bahn beispielsweise zwischen Köln und Gummersbach ein. Bei mehreren 1./2.-Klasse-Wagen änderte man die Innenraum-Aufteilung und installierte in Wagenmitte einen Café-Bereich. Der Erfolg des Produkts bewog die DB, ab 1990 weitere Wagen durch neu bezogene Sitze, geänderte Gepäckablagen und eine neue Außenlackierung zu modernisieren. Es entstand eine Vielzahl unterschiedlicher Varianten der als Re-Design-Wagen bezeichneten Typen, die zunächst im damals aktuellen Minttürkis-Lichtgrau lackiert wurden. Das Ausbesserungswerk Wittenberge modernisierte auch Steuerwagen und stattete diese mit einer neuen, an den Triebwagen 628 erinnernden Kopfform aus, die folgerichtig als „Wittenberger Kopf“ bezeichnet wird. Ab etwa 1998 tauchten verkehrsrote Wagen in größerer Zahl auf. 2019, also 60 Jahre nach Indienststellung der ersten Serienwagen, fahren noch immer Verkehrsrotlinge im Regeldienst.

### Modell

- Maßstäbliche H0-Modelle der n-Wagen Silberling
- Mehrfarbige Inneneinrichtung
- Separat eingesetzte Sitzbänke
- Steuerwagen mit separat schaltbarer Stirn-, Führerstand-, Gepäckraum- und Fahrgastraumbeleuchtung. Fernlicht beim Wittenberger Steuerwagen
- Gefederte Faltenbälge
- Freistehende Griffstangen
- Trittstufen an den Wagenenden und an den Einstiegen als durchbrochene Ätzteile
- Nachbildung der Wellenradscheiben bei silbernen und City-Bahn-Wagen, Nachbildung der glatten Scheibenräder bei verkehrsroten und türkisen Wagen
- Mehrteilige Drehgestelle mit Nachbildung der Klotz- oder Scheibenbremsanlage
- Achslagerbleche und Halbachsen für reibungsfreie Achtpunkt-Stromabnahme
- Einfache Nachrüstung der Sitzwagen mit einer ESU-Innenbeleuchtung
- Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- Optionaler AC-Radsatz unter der Art.-Nr. 41200 erhältlich
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 303 mm

**36488**, n-Wagen, H0, BD4nf-59, 96354 Esn, Steuerwagen, DB Ep. III, silber, DC



124,90 € UVP \*)

**36518**, n-Wagen, H0, B4nb-59, 42725 Esn, 2. Kl, DB Ep. III, silber, DC



69,90 € UVP \*)

**36519**, n-Wagen, H0, B4nb-59, 42727 Esn, 2. Kl, DB Ep. III, silber, DC



69,90 € UVP \*)

**36487**, n-Wagen, H0, AB4nb-59, 31479 Esn, 1./2. Kl, DB Ep. III, silber, DC



69,90 € UVP \*)

**36486**, n-Wagen, H0, BDnrzf 740.2, 82-34 322-1, Steuerwagen, DB Ep. IV, silber, DC



124,90 € UVP \*)

**36483**, n-Wagen, H0, Bnrz 725, 22-34 106-1, 2. Kl, DB Ep. IV, silber, DC



69,90 € UVP \*)

\*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

**36484**, n-Wagen, H0, Bnrz 725, 22-34 078-2, 2. Kl, DB Ep. IV, silber, DC



69,90 € UVP \*)

**36485**, n-Wagen, H0, ABnrzb 704, 31-34 057-5, 1./2. Kl, DB Ep. IV, silber, DC



69,90 € UVP \*)

**36513**, n-Wagen, H0, Bnrzdf 483.1, 80-35 188-7, Steuerwagen, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



124,90 € UVP \*)

**36510**, n-Wagen, H0, Bnrz 451.4, 22-34-112-9, 2. Kl, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



69,90 € UVP \*)

**36511**, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 22-35 927-9, 2. Kl, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



69,90 € UVP \*)

**36512**, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 31-34 074-0, 1./2. Kl, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



69,90 € UVP \*)

**36517**, n-Wagen, H0, Bnrdfz 483.1, 80-35 193-7, Steuerwagen, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



124,90 € UVP \*)

**36514**, n-Wagen, H0, Bnrz 446, 22-34 311-7, 2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



69,90 € UVP \*)

**36515**, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 22-35 932-9, 2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



69,90 € UVP \*)

**36516**, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 31-34 264-7, 1./2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



69,90 € UVP \*)



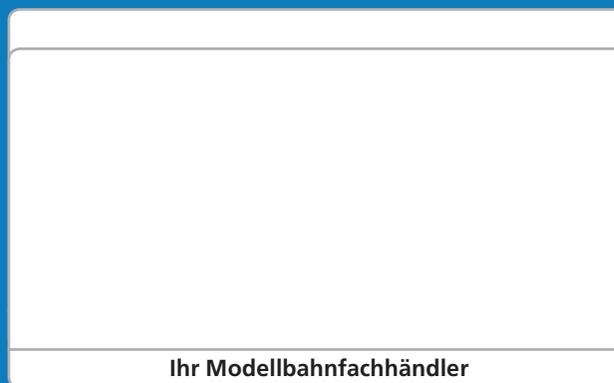
## Hochflexibles Kabel

4,49 € UVP \*)



Wer kennt das Problem nicht: Man ist gerade beim Umbauen von Loks und würde gerne einige Leitungen von der Dampflok zum Schlepptender verlängern. Dazu brauchen Sie aber möglichst dünne, möglichst flexible Litzen. Diese sind aber gar nicht so einfach zu erhalten. Wir können Ihnen aus der Klemme helfen: Superdünne Litzen AWG 36 (!) mit nur 0.5 mm Außendurchmesser sind in allen gängigen DCC-Farben erhältlich.

- 53910**, Hochflexibles Kabel, Durchmesser 0.5mm, AWG36,  
2A, 10m Wickel, Farbe pink 4,49 € UVP \*)
- 53911**, Hochflexibles Kabel, Durchmesser 0.5mm, AWG36,  
2A, 10m Wickel, Farbe türkis 4,49 € UVP \*)



Ihr Modellbahnfachhändler

»mfx« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH  
»märklin« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH  
»SELECTRIX« ist eine eingetragene Marke der Firma Märklin Holding GmbH  
»Railcom« und »RailcomPlus« ist eine eingetragene Marke der Firma LENZ-Elektronik GmbH

Copyright 2020 by ESU electronic solutions ulm GmbH&Co KG. Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Elektrische und Mechanische Maßangaben sowie Abbildungen ohne Gewähr. LokSound Produkte sind im Fachhandel erhältlich. »LokSound«, »LokPilot«, »ECOSe«, »ESU Navigator«, »ECOControl Radio«, »SwitchPilot« ist ein eingetragenes Warenzeichen der ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Alle anderen genannten und gezeigten Marken oder Warenzeichen sind eingetragene Marken oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer und ggf. nicht gesondert gekennzeichnet. Aus dem Fehlen der Kennzeichnung kann nicht geschlossen werden, dass es sich bei einem Begriff oder einem Bild nicht um eine eingetragene Marke oder ein eingetragenes Warenzeichen handelt.

Copyright 2020 by ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Products and all specifications are subject to change without notice. All rights reserved worldwide. »LokSound« is a registered trademark of ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Märklin is a registered trademark of Gebr. Märklin & Cie GmbH, Göppingen. Motorola is a registered trademark of Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Other trademarks are the property of their owners.

ESU electronic solutions ulm GmbH & Co. KG  
Edisonallee 29  
D-89231 Neu-Ulm  
Deutschland  
Tel.: +49 (0) 731 - 18 47 80  
Fax: +49 (0) 731 - 18 47 82 99  
info@esu.eu

[www.esu.eu](http://www.esu.eu)

**USA & Kanada**  
ESU LLC  
23 Howard Street  
Montoursville, PA 17754  
USA  
Phone +1 (570) 980-1980  
Fax +1 (866) 591-6440  
info@loksound.com

